Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/365

31. 01. 95

Antrag

der Abgeordneten Franziska Eichstädt-Bohlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hauptstadtverkehrsplanung Berlin — Bundespolitisches Stoppsignal für den Lehrter Zentralbahnhof und den Tiergartentunnel

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der Hauptstadtplanung Berlin das vom Berliner Senat geplante „Pilzkonzept" mit seinen zeit- und kostenaufwendigen und zerstörerischen Tunnelbauten weder ideell noch materiell zu unterstützen.

Statt dessen soll

- anstelle des Fernbahntunnels für den Fern- und Regionalverkehr der innere Eisenbahnring und die auf ihn zulaufenden Radialstrecken wieder hergestellt werden;
- anstelle des Lehrter Zentralbahnhofs für 700 Mio. DM der Bau der am Ring befindlichen Bahnhöfe Papestraße, Gesundbrunnen, Ostkreuz und Westkreuz realisiert werden, wobei der Bahnhof Friedrichstraße in unmittelbarer Nähe zum Reichstag die Funktion des „Regierungsbahnhof" übernehmen könnte;
- anstelle der gedachten nahverkehrlichen Anbindung des Parlaments- und Regierungsviertels durch die U-Bahnlinie 5 für 2,7 Mrd. DM eine moderne Straßenbahnlinie gebaut wird, die mit weniger als einem Zehntel der U-Bahnkosten termingerecht zum Umzug 1998 fertiggestellt werden könnte;
- auf den Straßentunnel verzichtet und die Reduzierung des Autoverkehrs innerhalb des S-Bahnrings so in Angriff genommen werden, daß die Entlastungsstraße wieder zum Tiergarten und das Regierungsviertel vom Durchgangsverkehr befreit wird. Der notwendige Autoverkehr kann statt durch den Straßentunnel ebensogut über den „Großen Stern" geführt werden.

Bonn, den 22. November 1994

Franziska Eichstädt-Bohlig
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Obwohl immer wieder das Gegenteil behauptet wird, wird mit dem Lehrter Zentralbahnhof Berlins Mitte neu erfunden. Ohne Rücksicht auf die Geschichte der Stadtentwicklung, der dezentralen Eisenbahntradition und der bestehenden Verkehrsknoten im innerstädtischen Bereich (die Bahnhöfe Zoo, Friedrichstraße, Alexanderplatz) soll in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Friedrichstraße ein neuer, gigantischer Verkehrsknoten sturzgeboren werden. Geburtsort soll der Ort sein, der bisher verkehrspolitisch lediglich durch einen S-Bahnhaltepunkt bekannt war, wenn auch mit einem der letzten Bahnhöfe aus der Gründerzeit. Dieser soll – wen wundert's – der Abrißbirne zum Opfer fallen, obwohl er erst zur 750-Jahr-Feier Berlins aufwendigst und wunderschön restauriert wurde.

Um diesen Nicht-Verkehrsknoten gegenüber dem benachbarten Bahnhof Friedrichstraße verkehrspolitisch aufzuwerten, sind weitere Baumaßnahmen notwendig, die das knappe Bonner und Berliner Geld ebenso gnadenlos verschlingen, wie sie den Umzug von Parlament und Regierung nach Berlin verlangsamen. In Berlin hängt nämlich alles mit allem zusammen: Der Umbau des Reichstags mit der Bebauung des Spreebogens, mit diesem der Zentralbahnhof, der ohne die Tunnel wertlos ist; auch der Moabiter Werder muß gestalterisch eingebunden werden. All diese Einzelelemente sind – bis dato jedenfalls – nur isolär geplant worden. Um so schwieriger ist es, sie als städtebauliches Ensemble zusammenzuschmieden.

Über die Finanzierung redet niemand. Über Geld redet man nicht – man hat nichts, weder in Berlin noch in Bonn. Trotzdem wird aus dem vollen geplant.

Nach Ansicht des Senats erfordert der Lehrter Zentralbahnhof für seine Funktionstüchtigkeit nicht weniger als vier Tunnelprojekte im zentralen Bereich:

- einen Fernbahntunnel, um die Eisenbahn vom Bahnhof Gesundbrunnen über den Lehrter Zentralbahnhof zum geplanten Fernbahnhof Papestraße zu leiten,
- einen S-Bahntunnel, um die Regierungsbahn S 21 vom S-Bahnhof Yorkstraße über den Lehrter Zentralbahnhof mit dem Flughafen Tegel zu verbinden,
- einen U-Bahntunnel für die Regierungsbahn U 5 vom Alexanderplatz am Reichstag vorbei zum Lehrter Zentralbahnhof und
- einen Straßentunnel vom Landwehr-Kanalufer unter dem Tiergarten hindurch zur Invalidenstraße, um den inneren Straßenring („Kleiner Hundekopf") zu schließen.

Diese Baumaßnahmen im zentralen Bereich sollen – so der Senat – 4,2 Mrd. DM kosten, wobei der Lehrter Zentralbahnhof mit geschätzten 700 Mio. DM noch hinzugerechnet werden muß. Diese erste Schätzung des Senats von ca. 5 Mrd. DM – inzwischen ist der Straßentunnel schon von 600 auf 750 Mio. DM hochgerechnet worden – darf nach dem Berliner Standard getrost vervielfacht werden. Legt man die Erfahrungen mit den Baukosten für den Preußischen Landtag zugrunde – dort stiegen die Kosten von

40 Mio. DM auf 160 Mio. DM – ist mit einem Kostenvolumen von 20 Mrd. DM für den Tunnelbau zu rechnen. Und dieses Geld soll ausgegeben werden, obwohl heute schon der Potsdamer Platz mit der existierenden S-Bahn von Gesundbrunnen oder Papestraße erreicht werden kann.

Das „Pilzkonzept" im Eisenbahnfernverkehr

Trotz Bedenken des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat das Bundeskabinett im Juli 1992 dem vom Berliner Senat und der Deutschen Reichsbahn vorgelegten sogenannten „Pilzkonzept" für den Eisenbahnfernverkehr in Berlin zugestimmt. Dieses Pilzkonzept ist ein aus Kostengründen abgemagertes Achsenkreuzkonzept. Es verzichtet auf die Wiederherstellung des südlichen inneren Bahnrings und der Stammbahn von Berlin über Zehlendorf nach Potsdam. Die Entscheidung für das Pilzkonzept – und damit für den Neubau von Tunnel und Zentralbahnhof und gegen die Sanierung und den Wiederaufbau der bestehenden Gleisanlagen – ist äußerst knapp ausgefallen.

Unabhängig von dieser knappen Entscheidung liegen im Pilzkonzept noch weitere Konflikte zwischen Bonn und Berlin begründet. Während die Bundesregierung im Pilzkonzept die endgültige Lösung sieht, die im Finanzrahmen der bereitgestellten 10 Mrd. DM realisiert werden soll, wird in Berlin unverblümt von einem Rumpfkonzept gesprochen, dem nach dem Jahr 2000 die zweite Ausbaustufe folgen müsse. Die Kosten der dann fälligen 10 Mrd. DM für den Ausbau von Ring und Stammstrecke muß – so denkt sich das Berlin – der Bund aufbringen. Schließlich sei dies ja alles für den Hauptstadtausbau.

Das Pilzkonzept ist aus den Bedürfnissen des Bahnbetriebes und nicht denen der Reisenden entwickelt worden. Der Zentralbahnhof liegt am Spreebogen, weil dort die Kreuzung der vorhandenen Ost-West-Trasse (Stadtbahn) und der geplanten unterirdischen Nord-Süd-Trasse am ehesten technisch lösbar scheint. Entgegen der vielfach zu hörenden Stimme liegt der Bahnhof dort nicht, um das Parlaments- und Regierungsviertel oder andere wichtige Stadtteile zu erschließen. Im Gegenteil: Die Nachbarschaft von Zentralbahnhof und Regierungsviertel erschwert einerseits die Zufahrt zum Bahnhof und wird andererseits durch den Verkehr und den Ansiedlungsdruck, die der Zentralbahnhof erzeugt, erheblich belastet.

Der ausgewählte Architektur-Entwurf des Bahnhofs von Gerkan sieht 0,5 Mio. Quadratmeter Brutto-Geschoßfläche (BGF) vor. Hinzu kommen noch in unmittelbarer Nachbarschaft 200 000 Quadratmeter BGF auf dem Gelände des ehemaligen Nord- bzw. Stettiner Bahnhofs. Diese insgesamt 1 Mio. Quadratmeter BGF für Bürobauten entspricht einer Zahl von 60 000 bis 70 000 Arbeitsplätzen und verursacht ca. 300 000 zusätzliche Fahrten pro Tag. Da in diesem Gebiet das Straßennetz nicht mehr erweiterbar ist, wird selbst bei einem Modal-split von 80 : 20 zugunsten des öffentliche Individualverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr der automobile Stillstand eintreten. Der vorgesehene Straßentunnel wird lediglich dafür sorgen, daß der Stau sich

unterirdisch bis zum Kanalufer fortsetzt – von den Schadstoffemissionen ganz zu schweigen.

Der termingerechte Bau der Nord-Süd-Trasse durch Berlins Mitte mit einem Zentralbahnhof am heutigen Lehrter Stadtbahnhof ist entscheidend für den Umzugsfahrplan von Parlament und Bundesregierung nach Berlin.

Die Planung und der ab 1995 beabsichtigte Bau des Tunnels und des Bahnhofs im Spreebogen binden neben den knappen Finanzmitteln wertvolle Planungs- und Baukapazitäten, die in der Instandsetzung und Modernisierung des bestehenden Netzes und bei der Schließung der immer noch vorhandenen Lücken fehlen. Ein schrittweiser Ausbau des Bahnnetzes unterbleibt in der Hoffnung auf eine perfekte Lösung nach der Jahrtausendwende.

Die vom Bund vorgesehene Kürzung der Obergrenze für den Bahnbau in Berlin von 20 Mrd. DM auf 10 Mrd. DM wird dazu führen, daß zur termingerechten Fertigstellung und aufgrund unvorhergesehener Zusatzkosten mehr Geld in den Tunnel fließt, als heute beabsichtigt ist. Dieses Geld wird an anderen Stellen eingespart werden müssen, z. B. an den wichtigen Haltepunkten des Fern- und Regionalverkehrs am Stadtrand oder bei den Zulaufstrecken. Doch auch diese Einsparungen zu Lasten der Reisenden werden nicht ausreichen. In Berlin wurde bisher jeder Bau teurer als geplant. Ist der Tunnelbau erst begonnen worden, wird er für den Bundesminister der Finanzen zum Faß ohne Boden werden, weil alle Beteiligten wissen, daß es kein Zurück gibt.

... ist eine regionalpolitische Fehlentscheidung

Die Entscheidung für das „Pilzkonzept", d. h. für ein abgemagertes Achsenkreuzmodell mit veränderten Ausbauprioritäten zu Lasten des Ringes, bedeutet auch eine regionalpolitische Fehlentscheidung zu Lasten des Landes Brandenburg. Im „Pilzkonzept" werden wegen der begrenzten Flächen vorrangig der Nord-Süd-Tunnel und der Lehrter Zentralbahnhof am Spreebogen gebaut. Der Ausbau des Südrings und der Bahnhöfe an den Schnittstellen von Ring und Radialen erfolgt nicht oder in zu geringem Umfang.

Außerdem hat nach der Prognose der deutschen Bahnen der Fernverkehr im öffentlichen Personennahverkehr von Berlin nur einen Anteil von 3 %. Der Regionalverkehr erreicht mit 11 % fast das Vierfache. Trotzdem wird dieser ebenso wie der Güterverkehr zugunsten des milliardenschweren Fernverkehrs zurückgestellt.

Im Regionalverkehr ist maximal ein Stundentakt für die wenigen Relationen, die die City berühren, vorgesehen. Andere Strecken fehlen völlig. Zum Teil müssen die Züge in den Randbereichen der Stadt bzw. auf Stationen enden, wo keine direkte Umsteigemöglichkeit zum hochwertigen Fernverkehr besteht. Für einige Relationen wird es so voraussichtlich keine attraktive Verknüpfung mit dem Fernverkehr oder ein direktes Erreichen wichtiger Ziele in der Berliner Innenstadt geben. Dies schädigt die Entwicklungschancen der Region, die eine leistungsfähige Anbindung an das Berliner Zentrum ebenso braucht wie an den ICE/IC-Verkehr,

der nur in der Mitte der Stadt hält. Dadurch wird der Lehrter Zentralbahnhof zum einzigen Umsteigebahnhof der Brandenburger, die damit zum Umsteigen in das Zentrum von Berlin gezwungen werden. Mit dieser aberwitzigen, weil verkehrserzeugenden Lösung wird dann erst der Kreuzungsbahnhof begründet.

... und eine stadt- und landschaftsplanerische Fehlentscheidung

Stadtplanerisch ist das „Pilzkonzept" ebenfalls eine Fehlentscheidung. In einer Untersuchung im Auftrag der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Dubach/Kohlbrenner) heißt es u. a.:

- Das Ringbahnmodell erschließt mit seinen zusätzlichen Fernbahnhöfen an der Ringbahn einen größeren Bereich der Innenstadt, als dies das Achsenkreuz-Modell mit seiner Konzentration auf den sich ohnehin entwickelnden zentralen Bereich vermag.
- Für eine stärkere Entwicklung von Zentren an der Ringbahn ist die Nord-Süd-Strecke negativ zu bewerten. Die in Zusammenhang mit dem Ringbahn-Modell (Verteilung des Zugangebotes) voraussichtlich erforderlichen Fernbahnhöfe Westkreuz und Ostkreuz lägen an wichtigen Entwicklungspotentialen der Stadt, erforderten allerdings auch erhebliche Eingriffe in das jeweilige Umfeld.
- Bei einem Enden von Zügen – insbesondere des Regionalverkehrs am Ring – könnte auf einen gegebenenfalls erforderlichen Ausbau von Abschnitten der Ringbahn auf mehr als zwei Gleise und die damit verbundenen unverträglichen Eingriffe voraussichtlich verzichtet werden.
- Für die Entwicklung des zentralen Bereichs ist die Nord-Süd-Strecke mit einem zentralen Bahnhof am heutigen Lehrter Stadtbahnhof ein zusätzlicher Impuls, der die Standortgunst weiter erhöht. Verbunden damit wäre voraussichtlich eine Reihe von erheblichen Problemen infolge verkehrlicher Belastungen und des noch verstärkten Entwicklungsdruckes (im Umfeld). Dem bisherigen Ziel der Sicherung und Stärkung der Polizentralität (Berlins) liefe dies entgegen.

Die landschaftsplanerische Bewertung in diesem Gutachten spricht sich ebenfalls für das Ring-Modell als das stadtverträglichere aus. Bei der Entscheidung für das „Pilzkonzept" wurden jedoch die stadt- und landschaftsplanerischen Bedenken in keiner Weise gewürdigt.

Die Alternative zum „Pilzkonzept"

Es gibt zum „Pilzkonzept" inklusive Lehrter Zentralbahnhof eine preisgünstigere, effektivere und schneller realisierbare Alternative. Diese spielt in Berlin nach der Wende aber keine Rolle, weil die führenden Berliner Planer und Politiker trotz angespannter Finanzlage – Berlin zahlt derzeit jeden Tag 12 Mio. DM Zinsen – der Meinung sind, daß das Teuerste und Beste für Berlin gerade gut genug sei, was im übrigen die Bundesregierung zu finanzieren habe. Für die damit einhergehende Verzögerung des begehrten schnellen Umzugs von Parlament und Regierung nach

Berlin werden dann selbstverständlich immer „die anderen" verantwortlich gemacht. Die von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN favorisierte Alternative ist das Ring-Konzept, das wegen des Tunnelverzichtes nicht nur erheblich billiger ist. Der Vorteil ist auch der, daß seine Verwirklichung stufenweise sinnvolle Verbesserungen bringen könnte, was bei zu erwartenden Kostensprüngen und Mittelbegrenzungen äußerst günstig wäre. Im übrigen tangiert es auch nicht die Baumaßnahmen im zentralen Bereich, wenn man einmal von den notwendig werdenden Bahnsteigverlängerungen des „Regierungsbahnhofs" Friedrichstraße absieht.

Die Alternative für die Tunnel der Regierungsbahnen S 21 und U 5

Auch für diese beiden Regierungsbahnen gibt es die von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN favorisierte Alternativen, die sich mit dem Konzept decken, das für den Hauptstadtwettbewerb im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) entwickelt worden ist. Es handelt sich dabei um ein Straßenbahnkonzept, das in der Lage ist, die Innenstadt und das Regierungsviertel auf direktem Weg ohne Umsteigen mit dem bisherigen ÖPNV-Knoten Alexanderplatz, Friedrichstraße, Zoologischer Garten ebenso zu verbinden wie mit dem Flughafen Tegel. Die Realisierung dieses Straßenbahnkonzeptes mit einem Umfang von ca. 22 km kostet mit dem vom Senat in Rechnung gestellten Kilometer-Preis von 12 Mio. DM mit 264 Mio. DM nur einen Bruchteil des geplanten Neubaus der U 5 und kann dadurch der Bundesregierung und dem Land Berlin einen Betrag von mehr als 2,5 Mrd. DM einsparen.

Unter der Voraussetzung, daß die Finanzierung für die U 5 gesichert ist – und gerade das ist bis heute mehr als fraglich – muß eine Bauzeit von mindestens zehn Jahren veranschlagt werden. Demgegenüber ist dieses Staßenbahnkonzept innerhalb von drei Jahren realisierbar, bewegt sich im finanzierbaren Rahmen und kann im Zusammenhang mit den bereits vorhandenen U- und S-Bahnlinien das zu erwartende Fahrgastaufkommen in der Innenstadt und im Regierungsviertel bequem bewältigen, was ein Gutachten der Berliner Verkehrs-Gesellschaft bestätigt.

Dies wird auch von ersten Zwischenergebnissen bestätigt, die die Münchener Gutachtergruppe „Intraplan Consult GmbH" im Auftrag der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe für das standardisierte Bewertungsverfahren der S 21 und der U 5 ermittelt hat.

Aus den Unterlagen ist nämlich ersichtlich, daß die existierende S-Bahn (Stadtbahn) zwischen Alexanderplatz und Zoo mit einem Potential von 130 000 bis 160 000 Fahrgästen im Jahr 2000 dann ebensowenig überlastet ist wie die neue U-Bahnlinie 2 zwischen Alexanderplatz und Zoo mit einem Fahrgastpotential von 40 000 Fahrgästen pro Tag. Für die dazwischen verlaufende U-Bahnlinie 5 zum Lehrter Zentralbahnhof ist kein entsprechend hohes Potential vorhanden. Eine Straßenbahn ist für diesen Bedarf eher angemessen.

Die Fahrgastpotentiale, die für die bestehende Nord-Süd-S-Bahn prognostiziert werden, liegen bei ca. 100 000 Fahrgästen, weshalb eine parallele Tunnelstrecke ebenfalls überflüssig ist. Anstatt sich nun darüber zu freuen, daß 2 Mrd. DM eingespart werden können, wird in Berlin die Anweisung gegeben, die S- und U-Bahntunnel – selbstverständlich auf Bonner Kosten – schönzurechnen.

So werden die Fahrgäste einfach aus dem bestehenden in den neu zu bauenden S-Bahntunnel verlagert. Bei der U-Bahn wird das Fahrgastpotential des innerstädtischen Busverkehrs in die U-Bahn hineingerechnet, außerdem wird die U-Bahn über den Lehrter Zentralbahnhof bis Jungfernheide verlängert. Das macht zwar für die 4-km-Strecke einen zusätzlichen Kostenbetrag von 800 Mio. DM, reicht den Berliner Planern aber aus, um diese U-Bahnstrecke zu begründen. Bei dieser „schöngerechneten" Prognose ergibt sich dann ein Wert von 1,5 im standardisierten Bewertungsverfahren. Selbst dieser „schöngerechnete" Wert kann mit dem S-Bahn-Nordring keineswegs konkurrieren, da er mit 4,0 fast die dreifach bessere Kosten-Nutzen-Kalkulation im standardisierten Bewertungsverfahren erreicht. Trotzdem wird die Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Nordrings zugunsten des Neubaus von U 5 und S 21 zurückgestellt.

Nicht nur, aber auch aus finanziellen Gründen bietet sich deshalb die Straßenbahn als Alternative an. Sie ist für den Kurzstreckenverkehr im zentralen Bereich besser geeignet, wäre erheblich kurzfristiger realisierbar und würde zudem bei einem doppelt so großen Netz lediglich ein Zehntel kosten. Die Anbindung des Flughafens Tegel mit einer S-Bahn ist ebenfalls unwirtschaftlich, weil dort lediglich ein Fahrgastpotential von 2 600 Personen/Tag ermittelt wurde, das am Flughafen in Bus und Bahn ein- bzw. aussteigen will.

Aus all diesen Gründen favorisiert die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN anstelle der S 21 und der U 5 die drei Straßenbahnlinien durch die Leipziger Straße zum Bahnhof Zoo bzw. zum Kleistpark, durch die Französische Straße am Reichstag und Lehrter Stadtbahnhof vorbei zum Flughafen Tegel und durch die Friedrichstraße zum Potsdamer Platz. Letzteres fordern übrigens auch die Geschäftsleute und Investoren in der Interessengemeinschaft Friedrichstraße.

Dieses Straßenbahnkonzept wird vom Berliner Senat noch nicht einmal als Auffangposition in Erwägung gezogen, wenn die zusätzlich gewünschten Bonner Gelder in Milliardenhöhe ausbleiben sollten. Der Senat will in diesem Falle nämlich den Rohbau der Tunnel im zentralen Bereich bauen, wie aus einer Senatsvorlage hervorgeht. Dort heißt es wörtlich: „Sollte es nicht gelingen, hierfür zusätzliche Mittel zu erhalten, könnten von den Projekten U 5 und S 21 lediglich Tunnelrohbauten im Spreebogenbereich erstellt werden. Gleichzeitig müßten zur Finanzierung dieser Rohbauwerte eigentlich unverzichtbare GVFG-Vorhaben wie der S-Bahn-Nordring und Straßenbahnneubaustrecken um mehrere Jahre verschoben werden."

Die Alternative zum Straßentunnel

Die Alternative zum Straßentunnel ist die drastische Reduzierung des Autoverkehrs. Ein 3,5 km langer Straßentunnel unter dem Tiergarten bringt dramatische Folgen mit sich.

- Aus Gründen der Sicherheit muß bei Unfällen, zur Reinigung und bei zu hohen Abgaskonzentrationen der Tunnel gelegentlich gesperrt werden können. Dafür wird eine oberirdische Straße mit dem gleichen Leistungsvolumen benötigt. Die Oberfläche kann also nicht entsiegelt werden. Stauprobleme lassen sich bei dieser Länge nicht ausreichend regulieren und vermeiden.
- Die normale Konzentration von Autoabgasen im Tunnel kann nur mit kraftwerksgroßen Entlüftungsbauwerken an die Oberfläche gespült werden. Weltweit gibt es keine Autoabgase-Entgiftungstechnologie, so daß das Erholungsgebiet „Großer Tiergarten" wie auch der dicht bebaute Bezirk Mitte inklusive dem Regierungsviertel über Schornsteine mit diesen Giftgasen und Schadstoffen ständig berieselt werden.
- Auch wenn heute von Senatsseite die extrem teuren, das Grundwasser schonenden Bauweisen versprochen werden, sind Grundwasserabsenkungen zur Kosteneinsparung bei ohnehin knappen Geldern abzusehen und somit sicher nicht zu vermeiden. Laut Gutachten werden diese katastrophale Auswirkungen haben: Der Wald im Tiergarten wäre trockengelegt wie auch die Straßenbäume im Umkreis von 5 km. Darüber hinaus ist der Reichstag bei einer Grundwasserabsenkung extrem gefährdet. Dieser ist nämlich auf Eichenpfählen gegründet, die bei einer Grundwasserabsenkung verfaulen würden.

Auch aus diesen Gründen kann von einer Autoverkehrsentlastung durch den geplanten Tunnel nicht gesprochen werden. Die Alternative zum Straßentunnel ist deshalb die drastische Reduzierung des Autoverkehrs. Dies ergibt sich auch aus der Belastbarkeitsstudie, die im Auftrag des Senats vorgenommen worden ist, aus der hervorgeht, daß in allen Hauptverkehrsstraßen innerhalb des S-Bahnrings die vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Klaus Töpfer, geplanten Grenzwerte für Benzol, Dieselruß und Stickoxide so stark überschritten werden (zum Teil um das Dreifache), daß neben allen technischen Verbesserungen eine Reduzierung der Verkehrsmenge von 1991 um ein Drittel zwingend geboten ist.

Dies will auch der Berliner Senat. Der Senat hatte nämlich am 18. Dezember 1991 beschlossen, den Modal-split innerhalb des „Kleinen Hundekopfes" von heute 40 : 60 auf morgen 80 : 20 zugunsten des öffentlichen Individualverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verändern. Eine Umsetzung des Konzepts vorausgesetzt, könnte der restliche Autoverkehr von der Invalidenstraße über den Großen Stern zum Kanalufer geleitet werden. Die Entlastungsstraße – nach dem Mauerbau durch den Tiergarten geschlagen – könnte diesem wieder zurückgegeben werden. Die Forderung der Bundesregierung: „Kein Durchgangsverkehr durch das Regierungsviertel" wäre auch ohne Tunnelbau erfüllt.

Fazit

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstützt ausdrücklich die Forderung der Bundesregierung nach einem durchgangsverkehrsfreien Regierungsviertel. Sie ist allerdings der Meinung, daß für die Umsetzung dieser Forderungen bei der notwendigen Mobilisierung der grauen Zellen und des Einreißens ideologischer Barrieren in den Köpfen der Berliner Verkehrsplaner und Politiker nicht nur Zeit, sondern auch Geld in Höhe mehrerer Milliarden eingespart werden könnte. Mit nur einem geringen Teil des eingesparten Geldes könnten die Schienenlücken innerhalb der Stadt und mit dem Umland geschlossen werden, die seinerzeit der Mauerbau gerissen hat. Dadurch könnte dann auch auf der Schiene zusammenwachsen, was zusammengehört.

Bonn, den 22. November 1994

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333